



ÅNGBÅTEN Årg 45 • Nr 1 2009 • 133

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg

ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björländsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20

ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvållens 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@bertill.se

Mattias Jarlstedt, Asplyckerövägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,

mattias@jarlstedt.com

Gunnar Söderberg, Berglärkan 4, 426 69 V. Frelunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.zim

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 51, markgraf@algomet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Premerationsavgiften för år 2009 är 150 kronor.

Budag till tidningen kan skickas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Kerstin Lørd, Södra Viktoriegatan 37, 411 30 Göteborg,

e-post: medlemsser@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2009.

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2009 är 150 kr. Plusgirot: 62 16 06-3, bankgirot: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-409 89, cremon@ageay.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, ballepo@passagen.se

Kassör: Öve Iko, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonsvarare).

Ångaren BOTNUS.AS har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Clas Johnsen

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från fjeljelaget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Clas Verner, tel 0706-59 50 60.

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 133!

I serien om Marstrandbolagets fartyg presenterar vi nu ångaren ISLAND (II). Den var mindre än de tidigare byggda ångarna och upplevdes som trång och dragig och var aldrig speciellt populär bland resenärerna.

Även *Ångbåten* 133 är tunnare än årets övriga nummer vilket beror på att den är lastad med säsongens Ångbåtsturer. Man får inte att lasta ner en båt så att friboardsmärket hamnar under vattenlinjen och för *Ångbåten* med bilagor gäller Postens portoregler.

Vi saknar en berättelse om vad som händer ombord i BOHUSLÄN på däck när vi läser Mats Demkers redogörelse för vinters arbeten i maskin. Även på FARJAN 4 händer det saker som ni kan läsa om.

Vi har tidigare skrivit om skyddade inomskärsleder i Bohuslän (ÅB 109) men nu får vi läsa en ögonvittnesskildring om resor med marstrandsbåtar genom Hjärterösund och Jungfruålet.

Och glöm inte vårens säkerhetsövningar och möten på sidan 3!

REDAKTIONEN

## Manusstopp Ångbåten

Nr 2 2009 (134) 20 april 2009

### Omslaget

BOHUSLÄN har tillbringat vintern i tryggt förvar på Gotenius Varv. Här står ångaren i docka tillsammans med bogseraren SYVANSFRIDSESS.

Foto 21 januari 2009 Sven Anders Boman

Ångbåten Nr 1 2009

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Våren är i antågande efter en vinter med både värme och kyla. Tiden flyger i väg och snart skall våra fartyg åter vara under ånga.

Varvsvistelsen för BOHUSLÄN blev både kostsam och lång. Först i slutet av januari månad var alla arbeten, för att återställa henne i gångbart skick, klara. Fartyget ligger kvar på Gotenius varvsområde då det inte är meningsfullt att förhala till Skeppsbron för den korta tid som återstår innan utsidesmålningen tar vid. Enligt planeringen skall eldning under pannan påbörjas månadsskiftet mars/april.

Den 7 april går vi till Stenpiren och då finns det jobb för hur många aktiva medlemmar som helst. Då är det nämligen dags för den stora värstadsningen av fartyget, som i år behöver en extra noggrann genomgång efter alla smutsiga jobb under vintern. Jag blir så glad och tacksam om så många som möjligt ställer upp!

Årets turlista är under tryckning och liknar i stort sett den vi följde förra sommaren. Det blir tre längre turer, som vanligt.

I slutet av juni går resan runt Tjörn, i mitten av juli är det dags för en fyra dagars resa till Lysekil, där vi går rundturen.

Till sist gör vi den traditionsenliga resan till Strömstad och Idefjorden i slutet av juli. Ni är alla, både stödmedlemmar och aktiva, välkomna ombord.

På annan plats i denna tidning kan Ni läsa om övningar och möten. Notera dessa datum så att ni inte missar dem.

Jag vill även påminna maskin- och däckfolk, som har mer än nio månaders fartsrid om att söka eldare- respektive matrosbehörigheter

Kontakta Kim Forsblad så meddelar han hur lång ombordtid ni har. Kim, Forsblad@stema.com är hans adress

Jag vill även meddela, att gänget på FARJAN 4 håller på med stora reparationsarbeten, så att hon blir fin och presentabel inför säsongen.

De är inte många där ombord, men jag måste säga att de är naggande goda. Ibland får jag ett intryck av att Farjan lever lite i skymundan.

Det skall hon inte göra! Det är ett fint och unikt fartyg som värdas ömt och gör god tjänst under seglatsperioden.

För egen del tar jag nu paus från varvsvistelse och ångbåtjobb ett tag. Åtta dagars skidåkning i Österrike och efter det en vecka med skidor på förterna i Trysil skall nog räcka för att, som man säger, ladda batterierna.

Jag vill önska Er alla en fin avslutning på vintern och hoppas att vi ses när det våras!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

### Till våra aktiva medlemmar!

#### Åter till Stenpiren

kommer BOHUSLÄN tisdag 7 april.

Det behövs många villiga stödare för att få ångaren i presentabelt skick inför premiärturen 1 maj!

#### Aktivmöte

Söndag 26 april 2009 kl. 13.00  
Ombord i BOHUSLÄN vid Stenpiren

#### Säkerhetsövningar

Lördag 25 april 2009 kl. 10.00  
samt söndag 26 april 2009 kl. 10.00  
ombord i ångaren BOHUSLÄN

För att få segla besättning måste man delta i minst en säkerhetsövning!

#### Teknisk provtur

Måndag 27 april kl. 12.00-15.00.  
Endast besättning!

### Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLÄN  
vid Stenpiren, Göteborg  
måndagen 8 juni 2009 kl. 18.00.  
Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson  
Ordförande

Välkommen att köpa andelar i  
ångaren BOHUSLÄN vid årsstämman!

## Innehåll Ångbåten 133

Försalongen	2	Aktuellt från FARJAN 4	8
Ordföranden har ordet	3	Vi har läst...	9
Övningar och möten	3	Skyddad fjärd längs Tjörns västsidan	10
Ångbåtstaverna 2009	4	Marstrandbolaget del 7 - ISLAND	12
Tillägg och rättelser	5	Ångbåtspost	20
Vinterarbeten i maskin 2008-2009	6		

# Ångbåtsturerna 2009

Här följer en presentation av 2009 års Ångbåtsturer med ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

För biljettförsäljning, priser, måltider och andra detaljer hänvisar vi till programmet Ångbåtsturer 2009 som varje vår skickas ut till våra medlemmar. Det finns även att få på Turistbyråerna där biljetter säljs till våra turer.

## Förköp av biljetter

Biljetter för rundtur eller tur och returresa kan köpas i förväg på de orter varifrån resan utgår, i allmänhet på ortens turistbyrå.

Till resor som börjar i Göteborg kan biljetter köpas på Turistbyrån i Göteborg, på Kungssportsplatsen 2 eller i Nordstan.

Det kan man även ringa på telefon 031-61 25 00 och boka biljett. Efter betalning på nätet får man biljetten mejlad eller hämsänd per post.

## Medlemsrabatt

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man 50 % rabatt på ångaren BOHUSLÄNS söndagsutflykter och kustresor samt på FÄRJAN 4:s hamnrundturer. På biljett som köpts i förväg lämnas rabatten tillbaka ombord, inte på förköpsstället!

På kombinerade resor med BOHUSLÄN och av Sällskapet Ångbåten abonnerad buss lämnas dock rabatt endast på båtrensans pris.

Kostar resan 200 kronor är rabatten 50 kr, kostar resan 260 kr är rabatten 75 kronor, kostar resan 280 kronor är rabatten 80 kronor.



Välkomna ombord igen!

Efter uppehållet på Gullholmen fortsätter rutan mot Kungshamn.

Foto Ingolf Ibenhard Benjaminson

## Kvällstur i skärgården

med ångaren BOHUSLÄN i Göteborgs skärgård går i sommar varje onsdag i juni, juli och augusti samt även 2 september. Avgång från Stenpiren kl. 18.30, återkomst 21.30.

## Runt Tjörn

BOHUSLÄN gör två resor runt Tjörn: Lördag 27 juni från Möllösund och söndag 28 juni från Skärhamn. Avgång båda dagarna kl. 11.00 och med återkomst 15.00.

## Utflykt till Klädesholmen

5 juli från Göteborg 10.00. Observera att på denna tur anlöps inte Marstrand p.g.a. seglingstävlingen Match Race. Uppehåll på Klädesholmen 13.30–16.30. Åter till Göteborg 19.30.

## Kusttur Göteborg–Lysekil

Säsongens första kusttur går från Göteborg till Lysekil torsdag 9 juli med avgång kl. 10.00. Marstrand anlöps. Två timmars uppehåll på Gullholmen. Buss ansluter i Lysekil för återresan.

## Rundturer från Lysekil

BOHUSLÄN gör två rundturer från Lysekil: Fredagen 10 juli avgång kl. 17.00, åter 21.00 och lördag 11 juli med avgång 15.00, åter 18.00.

## Kusttur Lysekil–Göteborg

Söndagen 12 juli går buss från Stenpiren till Lysekil där BOHUSLÄN väntar inför kustresan söderut till Göteborg. Två timmars uppehåll i Marstrand.

## Träbåtsfestivalen i Skärhamn

Den årliga Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum under veckoslutet 18 och 19 juli. Med ångaren BOHUSLÄN och buss slipper man alla parkeringsbekymmer.

Lördagen 18 juli går BOHUSLÄN från Göteborg kl. 10.00, (Marstrand 12.30) och är i Skärhamn 13.30. Abonnerad buss från Skärhamn kl. 17.30.

Lördagen 18 juli gör BOHUSLÄN även en rundtur från Skärhamn med avgång kl. 16.00 och återkomst 19.00.

Söndagen 19 juli går buss från Göte-

borg kl. 09.30 med ankomst Skärhamn 10.30. BOHUSLÄN avgår Skärhamn 16.00 och anlöper Marstrand 17.00 med ankomst Göteborg 19.30.

## Långa kustturen, nordgående

Sommarens långtur utmed kusten börjar torsdagen 23 juli med resan Göteborg–Kungshamn och med uppehåll på Gullholmen. Buss tillbaka till Göteborg ansluter i Kungshamn.

Fredagen 24 juli fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Kungshamn. Förköp av biljetter i Turistbyrån i Kungshamn.

## Utflykter från Strömstad

Från Strömstad gör BOHUSLÄN två resor in i Idefjorden, lördagen 25 juli och söndagen 26 juli. Det blir ingen festival i Krokstrand i år varför BOHUSLÄN anlöper Krokstrand endast för eventuella av- och påstigande.

## Långa kustturen, sydgående

Måndagen 27 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn där buss väntar för återresa till Strömstad. Förköp av biljetter i Turistbyrån i Strömstad.

Tisdagen 28 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg med uppehåll i Marstrand. Buss ansluter från Göteborg på morgonen. Det finns även möjlighet för resenärer från Kungshamn att återvända med buss från Göteborg.

Förköp i Turistbyrån i Göteborg för resenärer som startar med buss från Göteborg.

## Söndagsutflykt till Skärhamn

2 augusti från Göteborg 10.00, Marstrand 12.30. Uppehåll i Skärhamn 13.30–16.00. Åter till Göteborg 19.30.

## Söndagsutflykt till Härön

9 augusti från Göteborg 10.00, Marstrand 12.30. Uppehåll på Härön 14.00–16.00. Åter till Göteborg 19.30.

## Söndagsutflykt till Marstrand

16 augusti från Göteborg 10.00. Uppehåll i Marstrand 12.30–17.00. Åter till Göteborg 19.30.

## Söndagsutflykt till Skärhamn

23 augusti från Göteborg 10.00, Marstrand 12.30. Uppehåll i Skärhamn 13.30–16.00. Åter till Göteborg 19.30.

## Repslagarbanan i Älvängen

besöker vi söndagen 30 augusti. BOHUSLÄN går uppför älven till Älvängen där vi besöker Repslagarbanan. Under besöket gör BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med lokala resenärer.

## Hamntur med FÄRJAN 4

De historiska hamnturerna med FÄRJAN 4 går varje lördag från 5 september till och med 24 oktober med avgång från Residensbron kl. 14.00. Turen tar 2 tim. 30 min. och omfattar även en promenad iland, vid Klippan eller på Lindholmen. Ombord finns enkel servering.

Biljetterna till hamnturerna kan förköpas på Sjöfartsnuseet, se mera om detta i programmet Ångbåtsturer 2009.

INGVAR KRONHAMN

## Addenda et corrigenda

(tillägg och rättelser)

Ombord i förra Ångbåten var tyvärr gods lastat, som inte bort föras med. Redaktionen beklagar felaktigheterna och ska försöka trycka upp sig i framtiden.

a) En bildtext saknas till fotot på sidan 3, där vår ordförande ses sitta i full uniform omgiven av säregna ting.

Bilden fick vi låna av FORBO-FORSHAGA och den är tagen ur en broschyr för golvbeklägningar (om nu någon trodde något annat).

Företaget ville ha en salting att sitta bland rekvisitan och då passade ju vår ordförande väl i bild. Lägg märke till de två korporna. Är det manne Hugin och Munin, Odens två spioner, som trivs i Bengts sällskap? Då är han kompis med Allfader Oden!

b) Vår lokalkorrespondent på Gåsö heter Bertil Cornelius och inget annat.

c) Marstrandbolagets turlista på mitt-uppslaget tillhör vår befärne båtsman Edgar Blidberg.

Vi gläder oss över att så många tycks ha navigerat hemma i fåtöljen och sökt hålla reda på de olika ångarna. Det är bra. Då kan ni fortsätta "live" i BOHUSLÄN kommande säsong!

BO STARMARK

## Vinterarbeten i maskin 2008 – 2009

Mats Demker lämnar här en rapport om vinterns maskinarbeten ombord i ångaren *Botuslän*. Det är en del av arbeten utförda i vinterns kyla

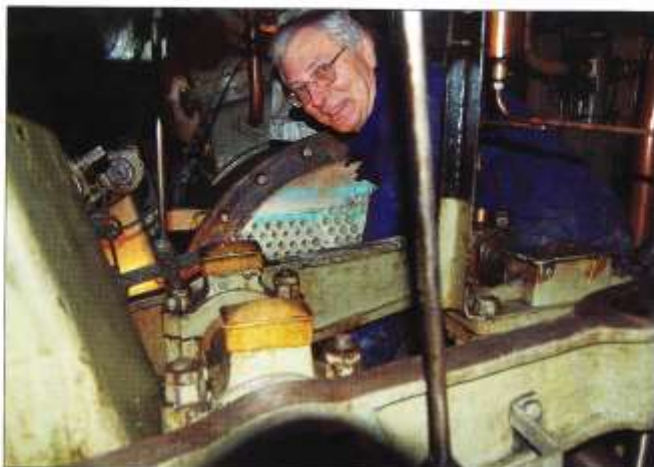
Man hade hoppats att denna vinter skulle bli lite lugnare än den förra, då inte minst problemet med snedslitningen av lågtrycks cylindern krävde all den kunskap och erfarenhet vi kunde mobilisera internt. Sommarens turer gav oss emellertid kvitto på att vi gjorde rätt. Alla är överens om att huvudmaskin går lugnare.

Men denna vinter blev inte som vintrar brukar vara på vår kära Ångare. Vi gick ju in till Gotenius Varv redan i augusti, direkt efter Norgeresan, på grund av att vi hade bekymmer med pannisoleringen. För att kunna riva ut den gamla isoleringen och isolera om pannan, måste man skära upp plåten över pannan i maskingången, inne i byssan och på förkant vid lastriamslejdaren.

Eftersom vi också skulle byta några plåtar i botten just under pannan, gick vi in i dockan. Under tiden det var öppet där tog man ut den gamla isoleringen och monterade den nya. Detta var ett omfattande arbete och det utfördes av varvets personal samt isoleringsfirman Norisol.

Under tiden i dockan har vi även fått ett nytt roder som också tillverkats av varvets folk. Det gamla blev utdömt på grund av sprickbildning i anslutning till tidigare svetsreparationer.

I samband med plåtarbetet i botten fick vi också ny darkplåt på fyrduken.



Mogens Damsgaard, en av de tapparna i Vintergången, är fullt upptäckt med att rensa de många genomgående tuberna i kondensorn. Foto 29 januari 2009 Bo Starmark

Den tillverklades av en nypensionerad plåtslagare från varvet.

Dessa stora arbeten drog ut på tiden och då beslöts att vi skulle ligga kvar vid varvet hela vintern. Med facit i hand var detta kanske inte så bra då vintern under januari och februari var ganska kall. Eftersom vi inte fick tillgång till varmvatten från värmeverket, kunde vi inte värma pannan efter den obligatoriska rengöringen och kontrollen. Detta gjorde att vi bara haft 8 – 10 grader i maskinrummet och då blir det inte lika roligt att arbeta där. När det var som

kallast värmdes vi med elflaskar men det blir väldigt dyrt.

Det största jobbet vi själva gjort i maskin denna vinter är rengöring av kondensorn. Vi har haft lite dåligt vacuum de sista åren och skyllt på diverse läckor. Men det är många år sedan tuberna i kondensorn drogs med tubviska och när vi nu demonterade båda gavarna såg vi att det var av behovet påkallat.

I tuberna fanns det en hel del sjögräs och lera som virvlats upp när vi gått i tränga och grunda passager. Den aktra delen av kondensorn, där till- och av-



Mats Demker "härver in" en halvvan till ett av ramlagren. Den andra halvvan syns strax bakom. Foto 29 januari 2009 Bo Starmark

loppen för sjövattnet sitter, är av gjutjärn. Den är illa åtgången av rost invändigt och måste beläggas med en särskild typ av tvåkomponentsfärg.

På huvudmaskin har vi kontrollerat vevlagren till medel- och högtrycks-kolvorna. Vevtappen till den senare var inte helt bra och eftersom den är hårt belastad har vi fräskat upp ytan med utrustning som välvilligt ställts till vårt förfogande av Metalock.

Även de tre akterska ramlagren har fått sin översyn. Det är sju år sedan vi tittade på dem sist. De behövde nu endast lite

finjustering för att smörjningen skall bli lite bättre.

Så har vi ju gjort de traditionella jobben med dränering av ledningar, konservering av rörliga delar, sotning av pannan, ompackning av en del ventiler och lite annat.

Jag är nu inne på mitt tionde år som aktiv i maskin och en kort tillbakablick visar att det hänt väldigt mycket på dessa år. Några av kamraterna, som jag lärde känna de första åren och som förmedlade kunskapen om drift och underhåll av den maskinella utrustningen, finns inte ibland

oss längre och några orkar inte vara med längre. Flera nya har tillkommit och tagit över uppgifterna, och de är många, som kanske framgått av de rapporter jag förmedlat under åren.

Under mina snart tio år ombord har samtliga ångdrivna hjälpmaskiner genomgått helrenoveringar. På huvudmaskin har alla rörliga delar, möjligen med något litet undantag, varit uppe för inspektion och justering i mån av behov.

Alla vev-, ram- och tvärstyckslager har setts över en eller flera gånger liksom exenterlagren till slidrörelsen. Tvärstyckstappar och lågtryckarens kolvstång samt några mindre lagertappar har pålagts och slipats till originalmått efter att ha varit nedsvarvade.

Pannan har fått nya tuber och ny säkerhetsventil. Jag tror att jag vågar säga att maskinellt är vår fina Ångare i gott skick, men det går inte att vila på gamla lagrar. Vi ställs hela tiden inför nya utmaningar. Nu ser vi fram mot en ny sommar med många fina resor.

Du är välkommen ombord! Kom gärna ner i maskin för att se och lyssna på Sveriges största i drift varande ångmaskin! Fattar Du tycke för denna skönhet är Du välkommen att vara med och sköta om henne.

MATS DEMKER

## Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan rapporten i förra numret av Ångbåten har arbetena ombord i FÄRJAN 4 fortsatt. Det går inte så snabbt, men det är bra kvalitet på det som har utförts.

### Plätarbeten

Den rostangripna stringerplåten som skall sitta längs med takkanten har fått all dålig plåt utbytt mot ny och ett nytt vinkeljärn har nitats fast på ovansidan. Därefter har stringerplåten sandblåstrats och målats med tvåkomponentfärg.

Stringerplåten som består av fyra längdsektioner har därefter lyfts på plats och tillfälligt bultats fast. Stringerplåten skall nu nitas ihop med takbalkarna och de fyra sektionerna svetsas ihop så att översidan bildar en tät rännsten längs takkanten.

Takplåten skall klippas och falsas så att det blir en fin droppkant. Dräneringsrören skall kopplas ihop mellan stringerplåten och nedkant överbyggnadssidan. Vi hoppas sedan att regnvattnet kommer att ta rätt väg.

Nya vertikala plåtar mellan fönstren har tillverkats. I nuläget pågår svetsning av plåtarna på plats. Utförandet med plåtar mellan fönstren är sannolikt inte ursprungligt utan har tillkommit någon gång på Hamnstyrelsens tid för att stöva upp den klen stagade överbyggnaden.

### Träarbeten

Nytt 50 millimeter tjockt furuvirke till fönsterkarmarna är levererat och för närvarande under sågning till rätt dimensioner med falsar för fönsterkarmarna. De gamla fönsterramarna som



Bert Johansson passar in nya plåtar mellan den nyreparerade stringerplåten med sitt Z-järn och överbyggnadssidan.

Nedan: Per Abliquist säger upp profilen för de vertikala fönsterkarmarna.

Foto Gunnar Söderberg 28 februari 2009.

är i relativt gott skick behålls och kommer att monteras på plats igen.

Bert Johansson har tillverkat nya trappplådor till för- och akterdäck. Trappplådorna används när färjans däck är för lågt i förhållande till bryggor och kajer. Eftersom färjan bara är 1,10 m hög i stävorna är det vanligt att trappplådor behövs användas.

GUNNAR SÖDERBERG



Ångbåten Nr 1 2009

## Vi har läst...

### Bilden av Göteborg II,

färgfotografier 1910 - 1970, västerut - södra älvsstranden av Robert Garellick.

ISBN 978-91-633-2988-3.

Eget förlag, tryckt 2008, 304 sidor.

Bredd/böjd/ryggbredd: 250x260x18 mm.

Vikt: 1800 gram.

Pris: Cirka 400 kronor.

Robert Garellick gav redan 2004 ut första delen av *Bilden av Göteborg*, vilken då behandlade stadens centrala delar jämte stadsdelarna öster- och söderut. Boken rönte stor och välförtjänt uppmärksamhet.

I den föreliggande andra delen förflyttar vi oss västerut från en linje Vega-gatan - Värmlandsgatan ut till Sjöbergen och Kungsten. Sedan rör vi oss längs södra älvsstranden från Carnegie till Stenpiren.

Robert Garellick är ordentligt påläst om stadens historia. Det är imponerande vilka kunskaper han har om enskilda byggnader. Här ligger mycket och mödosamt arbete bakom.

Till skillnad från den tidigare boken tar han skarpt avstånd från den vetlösa "snering" som inte minst Masthugget utsattes för. Nog kunde åtskilliga byggnader ha kunnats föras med moderna sanitetsanläggningar och rustats upp utvändigt. Författaren är ingen vän av vinkelhakearkitektur.

Bildmaterialet är otroligt och det finns mycket att fundera över. Så många vackra byggnader som försvann och så många utomordentliga miljöer som raderades bort. För oss i Sällskapet Ångbåten



Stenpiren på ett vykort från början av 1930-talet. Marstrandbolaget ängare på vänstra sidan, Bohuslänska Kustens ängare på den östra. I Bakken av Göteborg II kan man se flera av kust- och skärgårdshängarna i färg. Vykort Träff

finns många hamnbilder att glädjas över - bilder från en hamn präglad av yrkesverksamhet och liv, där modern lasthantering inte ens var påtänkt. Bilder från en hård, slitsam och ibland farlig tillvaro. Åtskilliga foton (ja, alla är i färg) är tagna kring den 8 maj 1945, något som firas med flaggning över topp på alla fartyg.

Speciellt kan vi "bohusläningar" frossa i bilder tagna kring Träpiren och Stenpiren. Har ni inte sett våra skärgårdsängare i färg för så finns här ett utsökt tillfälle (nej, ängarnas ängare är inte med medan MARSTRAND och

WESTKUSTEN får agera linslös).

Det är tankeväckande att se hur många goda färgbilder från den tiden det finns och att de kunnat bevaras i originalskick. Hur många fina färgbilder finns bevarade i arkiv, skap och lädor oåtkomliga för forskare och en intresserad allmänhet?

Köp boken. Jag garanterar en lång och mycket angenäm stund i läsarpansken. Priset för denna förnämliga dokumentation är i detta sammanhang försumbart.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 1 2009

# Skyddad farled längs Tjörns västsida

I Sällskapet Ångbåtens sommarturlistor för ångaren BOHUSLÄN uppges regelbundet att turen – vid svår sjögång – går innanför, d.v.s. öster om Tjörn. Undra på det! I hårt väder kan den öppna Hjärteröfjorden verkligen skrämra.

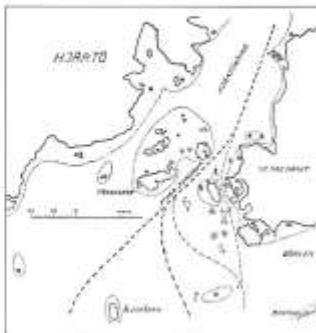
Under en halv storm i början på 1940-talet reste jag och min då sexårige bror med ångaren GÖTEBORG till Lysekil. Den vettskrämde brodern sökte upp kaptenen och värdjade halvgråtande: "Kapten, kapten, jag tror det är blåst att vi vänder!" Återresan med KUNG RANE gick sedan just innanför Tjörn.

Men... Kaj Hartelius seglingsbeskrivning nämner faktiskt två farleder längs Tjörns västsida, dels den över den nämnda öppna Hjärteröfjorden, dels den slingriga bitvis mycket tränga och, för större båtar, svårstyrda leden genom "Jungfruhålet" och Hjärterösund.

Hartelius säger att den senare väljs av kustbevakningen och semesterseglarna medan den utanför liggande och oskyddade Hjärteröfjorden alltid, och i alla väder, föredras av "Tjörboarna".

Men kustängarna var alla större än tullens och kustbevakningens dåvarande båtar. Kunde de utnyttja den mera skyddade leden längs utsidan Tjörn? Svar på den frågan fick jag i augusti 1940. I hård kuling reste jag då med expressångaren MARSTRAND från Marstrand till Smögen.

Jag satt då i den trevliga utsiktsveranda som på den tiden fanns under kommandobryggan på MARSTRAND. Det var en dramatisk övervågande och skön upplevelse att därifrån se (i



Stora och Lilla Jungfruhålet i Hjärterösund mellan Hjärterön och Ytter Näset sydväst om Skärhamn. Notera skaln.

Karta från Bohuskalendern 1954.

den mån man klarade av att sitta upprikt) hur den upprörda Marstrandfjordens sjöar vräkte sig över det långa fördäcker medan havet gnistrade i vitt och blått.

Men ännu mera skrämmande blev synen då ångaren tycktes ränna rätt in i Tjörnbergens sydsidor. Var det fel på rodet, eller vad? Så, oväntat – såsom "Sesam öppna dig!" – öppnade sig berget och vi kom in i ett trängt sund, som erbjöd smult vatten i lä av Tjörnekalv och med Rönnäng som ilsklig kontrast mot Marstrandfjordens dramatik.

Sedan slingrade MARSTRAND sig fram genom smala sund och tränga kroker med havets vredgade vithet ständigt synlig om babord. Helt övervågad blev jag då jag från kommandobryggan

besåg infarten till Kyrkesund och börde "musiken" av kulingens tjut ackompanjeras av ångvisslans eko från de kala bergen. I min resedagbok hade jag skrivit: "Man kan inte tänka sig något vackrare!" Men den skyddade leden längs utsidan Tjörn tog längre tid än vad turlistan hade räknat med.

MARSTRAND gick ju expresstur och kapten Mattson kände sig så klart pressad att klara den omöjliga uppgiften att hålla tiderna. Detta ledde till full fart så nära intill ångbåtsbryggorna som möjligt, stopp och omedelbar order om fullaste back.

Ångaren skav då den väldiga ångmaskinen vid full back utvecklade alla sina 520 hästkrafter medan matroserna rusade föröver med alla tänkbara – och otänkbara – avbärningar för att förebygga eventuella skador om det skulle gå snett.

Så hände det vid brygga efter brygga, Gullholmen, Gåsö, Fiskebäckskil, Malnön – men utan skador. I augustikvällens mörker kom vi lyckligen fram till Smögen.

13 år senare upplevde jag ånyo på västsidan Tjörn kampen mellan det kulingvredgade havet och kustsjöfarten. Den gången reste jag med den då nyombyggda och dieselfierade m/s LYSEKIL. Just när LYSEKIL skulle pressa sig in mellan de hårda klipporna och vita brotten vid Jungfruhålet inlopp dök sorgående och likaledes nyombyggda och dieselfierade m/s ALBREKTSUND upp bakom en klippvägg och propnade på att komma ut. Vad skulle hända nu?



Marstrandbolagets ångare gick genom Hjärterösund när det blåste. De gick alltid genom Flatholmsundet för att slippa krökarna söder om Jungfruhålet.



På sydgående tur 4 juni 1969 tog Sune Nilsson, sjökapten och lots, BOHUSLÄN genom Hjärterösund. Närheten till land är påtaglig. Foto Gunnar Söderberg.

LYSEKIL fick backa ut i den grova sjön och släppa förbi ALBREKTSUND. Den manövern var "pirrig". Kanske var det tack vare LYSEKILs dubbla propellrar som den alls kunde utföras.

Sista gången jag upplevde dramatiken på västsidan Tjörn från en kustbåt i reguljär trafik var under den rekordusla sommaren 1960. Den gången gick färden med m/s S:T ERIK från Lysekil till Göteborg. Det var inte bara kuling, det regnade också.

Vid passagen genom Hjärterösund satt jag i matsalen och avnjöt en av de

ypperliga leverpastejsmörgåsar, som man bara kunde få ombord på Marstrandbåtarna. När jag tittade ut genom fönstret såg det nästan ut som om klippväggen skrapade mot fartygsidan. När den läckra maikan hade slunkit ned gick jag ut på däck. Vi hade just passerat Märreskär och man såg hur sjöarna bröt vitt då de sköljde upp mellan busen på Klädeholmens västsida.

Bredvid mig stod en indiska med shiva-märke i pannan och huttrade i sin tropiksvala sari-dräkt. Med av kylan skallarande tänder utbrast hon entusias-

tiskt: "Oh, this is a world attraction!"

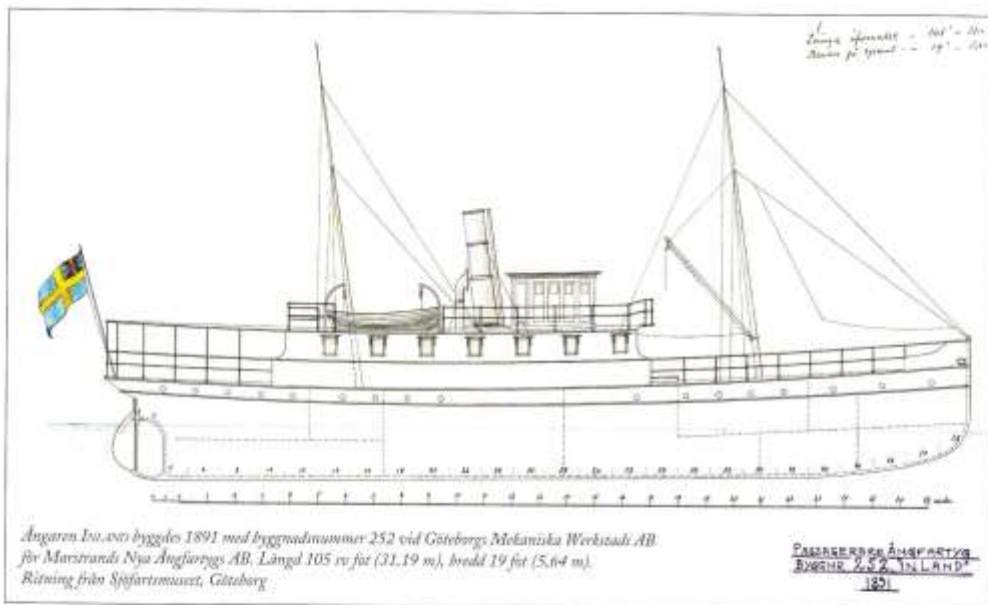
Jag kunde intet annat än att instämma: "Oh, yes. Indeed it is!"

Men kan BOHUSLÄN gå hela den skyddade farleden på Tjörns västsida? Jag har en gång sett en uppgift, som säger att BOHUSLÄN skulle ha förekommit i Hjärterösund. Det är ju en sak.

En annan sak är om BOHUSLÄN kan gå där i hårt väder? BOHUSLÄN är någon meter bredare än vad LYSEKIL var och har dessutom bara en propeller. Jag tvivlar, men skulle gärna höra andras uppgifter.

PER ERIK LINDGREN

## Marstrandsbolaget del 7 – INLAND (II)



Ångaren *Inland* byggdes 1891 med byggnadsnummer 252 vid Göteborgs Mekaniska Verkstads AB för Marstrands Nya Ångfartygs AB. Längd 105 sv fot (31,19 m), bredd 19 fot (5,64 m). Ritning från Sjöfartsmuseet, Göteborg.

I serien om Marstrands Nya Ångfartygs AB behandlades i Ångbåten 130 ångaren ALBREKTSUND (II). Den hade ännu inte levererats förrän Marstrandsbolaget beslöt sig för ännu ett nybygge. Det var ångaren INLAND, avsedd för trafiken på östra Inland där den skulle ersätta ångaren FREJA.

### Inlandstrafiken

Inland är benämningen på fastlandet mellan Nordre älva och Uddevalla. När Marstrandsbolaget inledde sin trafik 1870 med den första ALBREKTSUND mellan Göteborg och Nösund anlöttes Marstrand, Rörtången, Läka, Käkenäs, Stenungsund och Skäpesund.

1876 började Ångbåts AB Inland i Kungälv sin verksamhet. Dess nybyggda ångare INLAND gick från Göteborg till

Kungälv, Kornhall, Hvitskäer, Tjuvkil, Lökeberg, Rörtången, Djupvik och från 1877 även till Jörlanda. 1880 förlängdes turerna till Stenungsund och 1881 till Röd, mitt emot Svanesund.

I september 1881 övertogs INLAND av Marstrands Nya Ångfartygs AB men redan i juni 1882 såldes ångaren till Norge. ALBREKTSUND övertog nu trafiken på inlandstationerna innan den 1883 inköpta FREJA, på nyåret 1884, insattes på linjen



INLAND vid Stenpiren före branden 11 februari 1900. Därefter tillkom däcksburet akter om skorstenen samt litigt som fribåtarna flyttade akteröver. Foto från Varushistoriska Föreningen i Göteborg.

Göteborg-Tjuvkil-Rörtången, under varen förlängd till Djupvik, Läka och Käkenäs.

### Ny ångare

Det visade sig att FREJA inte räckte till för den växande trafiken. Dessutom var ångpannan i dåligt skick. FREJA såldes 1893 för 10 000 kronor till Gränna.

Vid den ordinarie bolagsstämman för Marstrands Nya Ångfartygs AB den 16 oktober 1890 beslöts att en ny, tidsenlig och snabbgående ångare skulle beställas som ersättare för FREJA.

Marstrandsbolagets ångare WESTKUS-

TEN, S:t ERIK och LYSEKIL hade byggts vid Lindholmens varv, medan ALBREKTSUND byggdes vid Kockums i Malmö. Inte heller den nya ångaren kom att byggas vid Lindholmen utan vid Göteborgs Mekaniska Verkstad.

Denna verkstad etablerades redan 1841 på Skeppsholmen som Keillers Mekaniska Verkstad. Varvsverksamheten flyttades 1866 till Hisingen och 1867 ombildades företaget till Göteborgs Mekaniska Verkstads AB. Från 1906 blev firman Göteborgs Nya Verkstads AB för att 1917 bli AB Götaverken.

### Ångaren INLAND (II)

Kontraktet mellan Marstrands Nya Ångfartygs AB och Göteborgs Mekaniska Verkstads AB skrevs den 25 november 1890. Vid bolagsstämman 23 april 1891 beslöts att den nya ångarens namn skulle bli INLAND efter det planerade trafikområdet.

Nya INLAND byggdes vid Göteborgs Mekaniska Verkstad till en kostnad av 65 000 kronor. Fartygets längd var 105 svenska fot (31,19 meter), dess bredd 19 fot (5,64 m). Djupgåendet skulle inte överstiga 6½ fot (1,93 m) med 300 centners (13 ton) last, 200 passagerare samt kol för 24 timmars gång.

INLAND fick ett genomgående däck utan de för marstrandsångarna så karaktäristiska halvdecken. Föndäcket var ganska långt och det öppna akterdäcket var från början försedd med ett tälttak. Det rymliga mellandäcket saknade lastportar och den ursprungliga ritningen visar att lastrumsluckan låg på fördäck.

Under däck akterut fanns hytter och den traditionella aktersalongen med plyschsoffa. För om maskinrummet låg ett lastrum och för om det låg försalång, kök och skans.

Bryggan var som brukligt öppen och över bryggdäck fanns ett tälttak. Vid sekelskiftet tillkom en salong akter om skorstenen.

Ångaren utrustades med en kom-poundångmaskin på 170 indikerade hästkrafter. Kolåtgången skulle inte överstiga 400 skålpund (170 kg) per timme och farten inte understiga 10 knop.

### Prov- och besiktningsses

Prov- och besiktningsses med ångaren INLAND skedde 24 juli 1891, på eftermiddagen, som det står i artikeln i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning dagen efter. Medelfarten var 10  $\frac{3}{4}$  knop vid 300 skålpunds (130 kg) kolåtgång. Vid större "ångpåslepp" gjorde ångaren hela 11 knop. Det visade sig dessutom att ångaren låg 5 tum lättare än utlovat.

Rederiets kontrollanter, ingenjör Adolph Meyer och kapten J. M. Lagervall, godkände till alla delar den nya ångaren som nu kunde övertas av Marstrands Nya Ångfartygs AB.

### I trafik

27 juli 1891 sattes INLAND i trafik på Marstrandsbolagets linje utmed södra Inland. INLAND ersatte ångaren FREJA vars befälhavare Gustav Dahlgren nu blev befälhavare i den nya ångaren.

Hans lön var 150 kronor per månad med 5 % kapplake (vinstandel) på bruttoinseglingen. Han hade dessutom 50 kronor per år i postarvode. Ångbåtspostexpedition 66 övertogs från FREJA.

Ångbåtspostexpeditionerna befördrade, mottog samt lämnade ut post och tillhandahöll även frimärken.

Första sommaren gick INLAND från Göteborg till Djupvik måndagar och till Käkenäs onsdagar och fredagar. På resorna anlöpdes Hvitskär, Tjuvkil, Rörtången, Årsnäs, Djupvik och Läka.

I september utsträcktes turerna till bryggor i Stigfjorden. Onsdagar och lördagar gick INLAND nu till Rörastrand på norra Tjörn och anlöp, förutom



INLAND vid Nösunds brygga, enligt uppgift 1902. Detta är gick INLAND enligt turisterna på kustlinjen. Foto Nils Samuelson, Faveurid.

tidigare nämnda bryggor, även Hjelm, Stenungsund, Askerön och Skåpesund på resorna till Rörastrand. Under oktober började INLAND även anlöpna Svanvikens på Orust.

S:t ERIK gick två gånger i veckan mellan Göteborg och Nösund, den inre vägen, via Stenungsund och Stigfjorden. Den anlöp de större stationerna medan INLAND gick till de mindre bryggorna i samma trafikområde. S:t ERIK behandlades i *Ångbåtar* 125.

Det var främst jordbruksbygder på

fastlandet, Tjörn och Orust som de båda ångarna betjänade. Med sitt långa fördäck och rymliga mellandäck var INLAND väl lämpad för boskapstransporter till slakthuset i Göteborg. Dessutom medfördes lantbruksprodukter av allhandla slag till Göteborg.

### Inlandsstationerna

Från Göteborg gick INLAND Brunskärsleden och in i den grunda Myggstaviken. Efter två timmars resa från Göteborg anlöpdes Hvitskär i Torsby



Ångbåtar Nr 1 2009

socken. Bryggan användes även av de boende på Fjällholmen och Brunskär.

Därefter rundade INLAND Hjelm, den holme som 1842 blev landfast genom den invallning som då gjordes för att vinna betesmark. Hjelm brygga tillhörde Tofta herrgård i Lycke socken. Vägen till Hjelm, liksom bryggan, blev allmän 1914. Det var INLAND som inledde trafiken på Hjelm.

Från Hjelm fortsatte INLAND genom Instö ränna mot Tjuvkil. Vissa tider anlöpdes även Instön och Algön.

Även Tjuvkil ligger i Lycke socken. Hit ledde vägen från Kungälv och Tjuvkil var i många år överfartsort till Marstrand och Carlstens fästning. Vid Tjuvkil fanns gästgiveri fram till 1897.

Från Tjuvkil gick INLAND till Rörtångens brygga i Solberga socken. Rörtången är fastlandsbrygga för Brättön, Lövön och Algön. Rörtången började anlöpas redan 1870 av Marstrandsbolagets första ALBREKTSUND.

Nästa brygga var Årsnäs på Råholmens västsid, mitt emot Lövön. Årsnäs började anlöpas av FREJA alldeles innan INLAND sattes i trafik. Trafiken dit blev kortvarig.

1877 började Inlandsbolaget att anlöpna Källsnäs, enda platsen för en ångbåtsbrygga längs Jörlandas långgrunda stränder. 1905 började INLAND anlöpna Källsnäs, sedan en ny brygga byggts på skäret Stora Torå som då blev landfast. I turisttan angavs "då vattenståndet tillåter".

Noer om Källsnäs ligger Käkenäs i Norums socken, tre kilometer söder om



Stenungsund, Kåkenäs har sitt namn efter båttypen "kåg" och fram till slutet av 1800-talet bedrevs här båtbyggeri.

Kåkenäs var sedan gammalt överfartsort till Låka på Tjörn. Det var även närmaste brygga för inlandssocknarna Spekeröd och Uecklum. På Kåkenäs fanns handelsbod med omfattande ved- virkes- och spannmålshandel.

Handelsboden brann ner 1893 men ångbåtstrafiken på Kåkenäs fortsatte. Kåkenäs roll som handelsplats övertogs så småningom av Stenungsund.

En resa mellan Göteborg och Kåkenäs med anlop även av Djupvik och Låka bör ha tagit omkring fyra timmar

### En säck socker

Vid bolagsstämman 17 april 1895 framförde kapten Dahlgren önskemål om att bolaget skulle ersätta honom för de kostnader han åsamkats för en säck socker som försvunnit ombord några år tidigare.

För säckens värde och rättegångskostnaden vid Göteborgs Rådhusrätt hade Dahlgren lagt ut 116 kronor och 15 öre. Den styrman som tjänstgjorde ombord hade lämnat INLAND strax efter säckens försvinnande och hade inte hörts av sedan dess.

Kapten Dahlgren ersattes för sina kostnader av bolaget.

### Olyckshändelser

Den 2 januari 1900 kolliderade INLAND söder om Kalsund med Röda Bolagets (Göteborgs Bogserings AB) bogserångare GUSTAF. Besättningen räddades



Inlandslinjen anlöpte inte Marstrand men på Nösunds- och kustlinjen anlöpte INLAND Marstrand som på det här fotot där vattnet skummar om skrovet. Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg

innan GUSTAF gick till botten medan INLAND endast fick obetydliga skador.

GUSTAFS ägare begärde 16 000 kronor för bärgning och reparation. De långvariga processerna ledde ända upp i Högsta Domstolen men Röda Bolagets krav ogillades i samtliga instanser.

11 februari 1900 ödelände en brand en stor del av inredningen i INLANDS mellandäck. Branden uppstod kl. 22.45 när en fotogenlampa exploderade i restaurations hytt i mellandäck.

Styrmannen förhindrade en mer omfattande brand genom sitt resoluta ingripande samtidigt som brandkären

snabbt ryckte ut. Styrmannen var Claes Larsson, som senare blev befälhavare i ångaren MARSTRAND.

All träinredning i mellandäck förstördes emellertid. I likhet med bolagets övriga ångare var INLAND oförsäkrad.

I juli var INLAND åter i trafik med ny inredning i mellandäck och ny rökbytt på övre däck. Segelduken över akterdäcket ersattes med ett trädäck dit livbåtarna samtidigt flyttades.

### Ny ångpanna

Redan 1895 fick ångmaskinen repareras vid Ländholmens varv.



INLAND på ingående till Steppören 1924 eller 1925. INLAND gick från 1922 i trafik mellan Göteborg och öarna i norra skärgården. Foto Alland

Trots att Marstrandsholagets ångare trafikerade västkusten, där salthalten är mellan 2 och 3 ‰, saknade ångarna ytkondensator. En ångpanna med strålkondensator spådmatsas med havsvatten vilket innebär att man får saltavlagringar på tuber och eldrör inne i pannan. Detta förkortar ångpannans livslängd och redan 1901 blev man tvungen att byta ångpanna i INLAND. Det var förmodligen då som skorstenen förlängdes.

### INLAND ersätts av TJÖRN

1899 fick Marstrandsholaget ännu ett nybygge. Det var ångaren TJÖRN som

sattes i trafik den 2 oktober. Den var betydligt mindre än INLAND och därmed bättre anpassad för inlandsstationerna, där vattendjupet var begränsat och godsmängderna förhållandevis små.

INLAND behövdes bättre på kustlinjen där godsmängderna hela tiden växte. I samband med att ångaren lämnade inlandslinjen övertog TJÖRN denna trafik och även Ångbåtspostexpedition 66. INLAND fick nu Ångbåtspostexpedition 41, som 1914 övergick till den då nybyggda BOHUSLÅN.

Även innan TJÖRN kom i trafik, hade INLAND hjälpt till på linjen till Stenungs-

sund och Nösund. Denna linje trafikerades annars av St ERIK.

Med TJÖRN på inlandslinjen gick INLAND nu även på kustlinjen med olika slutstationer: Hälleviksstrand, Lysekil, Hjulmedal och Smögen.

Det är tveksamt om INLAND verkligen var lämplig att trafikera kustlinjen med dess utsatta passager och stora godsmängder.

Våren 1909 var ångaren tillfälligt åter i trafik på Inland. TJÖRN hade visat sig för liten och förlängdes då för att klara av godsmängderna i sitt trafikområde.

Detta kan tydas så att järnvägen mellan Göteborg och Uddevalla ännu inte hade någon avgörande betydelse för ångbåtstrafiken. Banan började trafikeras 1907 men järnvägsbron över Göta älv var klar först 1909. Järnvägen berörde Marstrandsholagets trafikområde men ännu hade bussar och lastbilar inte börjar konkurrera i närområdet.

INLAND fortsatte sin trafik på omväxlande Nösunds- och kustlinjen. Med leveransen av ångaren BOHUSLÅN 1914 var INLAND i trafik endast korta perioder vilket mer berodde på bränslebristen under tiden för första världskriget. Under dessa år var ångaren dessutom till salu.

### Trafiken på Norra skärgården

På resorna mellan Göteborg och Marstrand passerade Marstrandsholagets ångare öarna i Göteborgs norra skärgård. På de tio bebodda öarna i Öckerö socken fanns på 1920-talet nästan 6 000 invånare.

Öarna trafikerades av Göteborgs Nya

Ångslups AB, som även ombesörjde trafiken på södra skärgården.

Under första världskriget fick ångbåtsbolagen problem när kolpriserna steg. Ångslupsbolaget fick därefter konkurrens av ombyggda träfiskebåtar som transporterade gods och passagerare till lägre taxor.

Efter sommarsäsongen 1921 upphörde Ångslupsbolaget med trafiken på norra skärgården och i november försattes bolaget i konkurs. Hösten 1921 byttes delar av INLANDS bordläggning inför kommande trafik på Göteborgs norra skärgård.

Efter en svår isvinter satte Marstrandsbolaget våren 1922 in ångaren WESTKUSTEN mellan Marstrand och Göteborg. I mitten av april började man under resorna anlöpa stationer i norra skärgården och i maj övertog INLAND tillfälligt denna trafik.

I juni 1922 övertog Marstrandsbolaget trafiken mellan Göteborg och Öarna i norra skärgården, den trafik som Ångslupsbolaget bedrivit.

När Ångslupsbolagets flotta skingrades våren 1922 köpte Marstrandsbolaget systerfartygen GÖTA och SVEA för att sätta in dem i trafiken på norra skärgården. Sommaren 1922 sattes även ångaren TJÖRN och den renoverade INLAND in i trafiken.

Trafiken på norra skärgården utgick i Göteborg från den 1922 byggda Träpiren, belägen alldeles väster om Stenpiren. Medan vintertrafiken var lika gles som under Ångslupsbolagets dagar omfattade sommartrafiken flera turer,



INLAND sett akterifrån, här på väg ut från Göteborg. Öppna däck var praktiska att lasta på men även för passagerarna var det frisk luft som gällde när mellandäck var fyllt med gods. Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg

framförallt på de större Öarna.

Under en följd av år trafikerade Marstrandsbolaget norra skärgården med ångarna WESTKUSTEN, INLAND, GÖTA och SVEA. Under de år som Marstrandsbolaget trafikerade norra skärgården hade INLAND ångbåtspostexpedition 14.

Flera av befälhavarna på "sommarbåtarna" var under resten av året styrmän i Marstrandsbolagets kustångare. Befälhavare i INLAND var under många år kapten John F. Plate.

### Öckeröbolaget uppstår

Under 1934 började ett mindre last-

fartyg transportera gods till och från Hålsö och andra öar i konkurrens med Marstrandsbolaget. Orsaken var missnöje med Marstrandsbolagets frakttaxor, speciellt från J.W. Bergs varv som byggde och reparerade fiskerifartyg på Hålsö.

Marstrandsbolaget svarade med att från 3 december anlöpa Hålsö endast för att lämna och hämta post för vilket man hade avtal. Redan efter några dagar bildade varvsägare J.W. Berg och några andra hålsöbor ett rederi för att driva gods- och passagerartrafik i egen regi.

14 december startade trafiken med den inhyrda ångaren STYVIS EXPRESS. J.W.



Så slutade det. 22 oktober 1949 sjönk FILIP ex EJDERN ex INLAND i Värtahamnen i Stockholm. Efter bärgningen 1951 skrotades ångaren vid Målarvarvet i Stockholm. Foto Dag Almén

Berg ansåg, att Öckerö kommun skulle driva skärgårdstrafiken och anskaffade ångare för trafiken. I maj 1935 överfördes de fyra av Berg förvärvade ångarna på nybildade Trafik AB Öckerö Skärgård vilket helt ägdes av Berg.

Sommaren 1935 hade Öckeröbolaget fem båtar i trafik och

Marstrandsbolaget hade, trots prissänkningar, svårt att hävda sig i konkurrensen. Ännu en vinter följde med förluster för de båda rederierna.

I mars 1936 träffades en överenskommelse mellan bolagen vilken innebar att Marstrandsbolaget upphörde med trafiken på norra skärgården medan Öckeröbolaget köpte ångarna INLAND och SVEA samt bryggor, vänthus, tomter och strandrättigheter från Marstrandsbolaget för den fortsatta trafiken.

### INLAND blev EJDERN

Öckeröbolaget gav nu INLAND namnet EJDERN. Ännu några år fanns postexpedition ombord. Den upphörde först 1937.

Tanken var att bygga om och modernisera ångaren för fortsatt trafik. Den kunde varit idealisk för skärgårdstrafiken med sitt genomgående huvuddäck. Farten var blygsamma 10 knop och maskineffekten endast 170 hästkrafter vilket gjorde anlöpen tidsödande om vinden var frisk.

För att ge resenärerna mera skyddat utrymme byggdes akterdäcket in och försågs med fönster. Men EJDERN ex INLAND blev aldrig populär bland resenärerna.

Så kom krigsåren och eftersom Öckeröbolaget hade tillräckligt med ångare såldes EJDERN 1941 till Skandinaviska Fartygsagenturen i Göteborg och fick namnet FILIP. Ångaren lades upp i väntan på vidare försäljning.

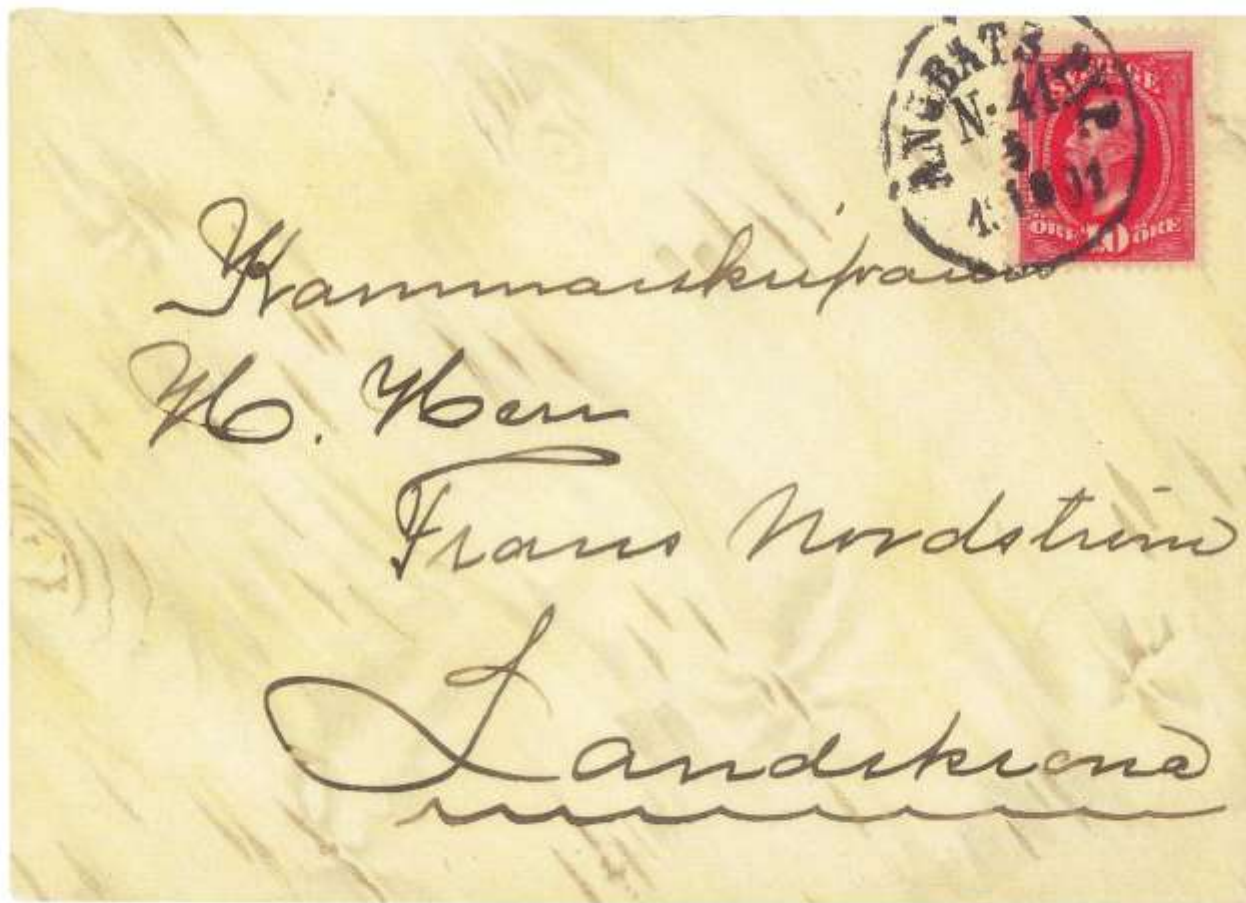
1943 köptes FILIP av Krigsmakten och sattes i trafik som transport- och permittentfartyg i Karlskrona skärgård.

1949 såldes ångaren till arkitekt Sune Göransson i Stockholm för 4 600 kronor. Den lades upp i Värtahamnen och såldes samma år till en estländare för att användas som verkstad.

22 oktober 1949 sjönk fartyget i Värtahamnen. Endast skorstenen och masten stack upp över vattenytan. 1951 bärgades fartyget av Stockholms stad och fördes till Målarvarvet för upphuggning.

INGVAR KRONHAMN

# Ångbåtspost



Brevförsändelse som stämplats med ÅNGBÅTS PXP (Ångbåtspostexpedition) Nr 41 som fanns ombord i ångaren INLAND. Försändelsen stämplades ombord 1 oktober 1901 och ankom Göteborg 5 oktober och Landskrona 6 oktober. Gäva från Johan Pettersson